

988-2
2e

Provincie Noord-Brabant



startnotitie

september 1998

EINDRAPPORT

Randweg Hoogerheide

P 988-02
(2e ex)

DHV Milieu en Infrastructuur BV

Laan 1914, nr. 35

Postbus 1076

3800 BB Amersfoort

Telefoon (033) 468 27 00

Telefax (033) 468 28 01

startnotitie

EINDRAPPORT

Randweg Hoogerheide

dossier M1253-21-001

datum september 1998

registratienummer MR980200

versie 4



© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

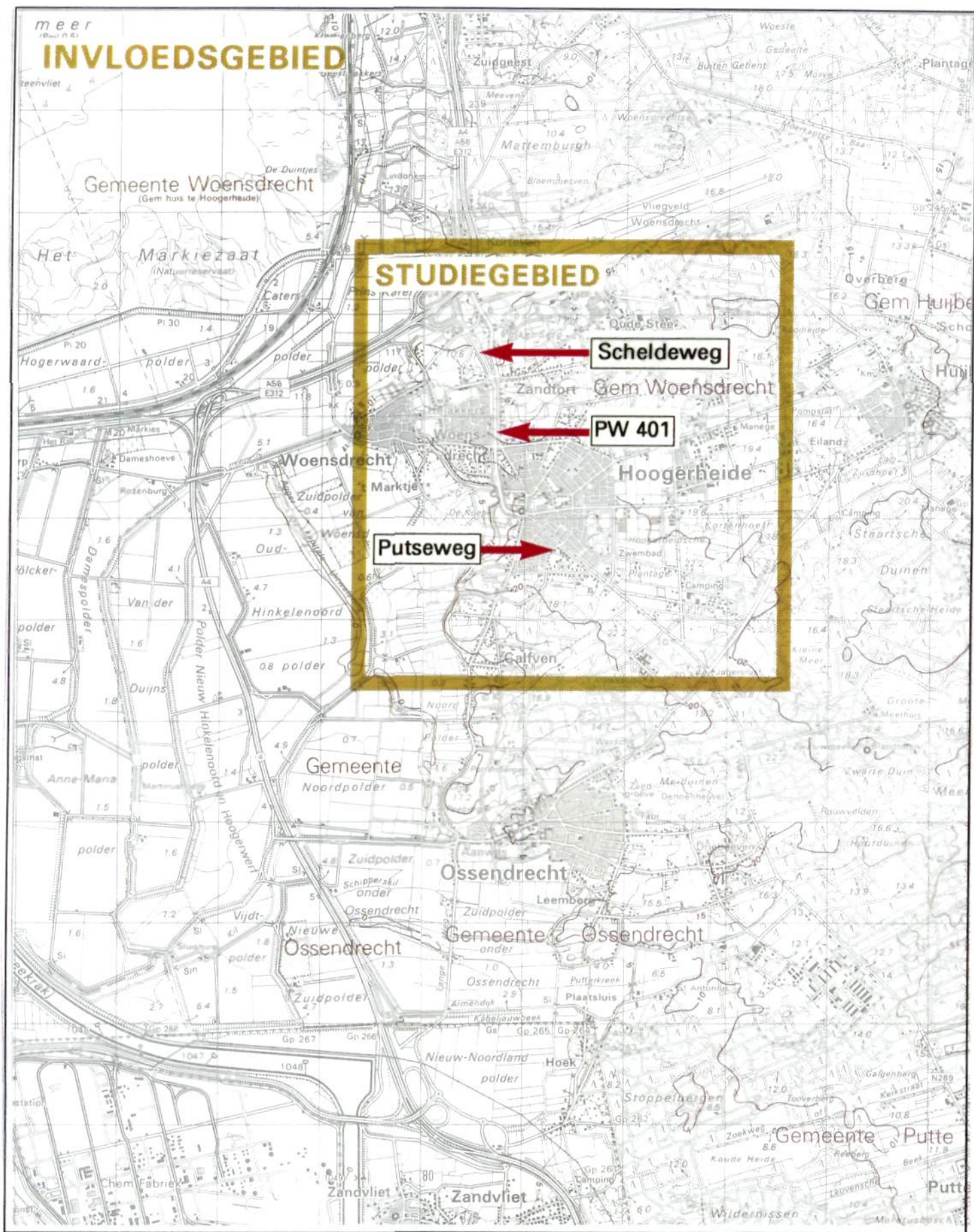
Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

INHOUD

BLAD

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE ?	3
1.1 Het initiatief	3
1.2 Wat er aan vooraf ging	3
1.3 Wensen uit de omgeving	4
1.4 Leeswijzer	5
2 WAAROM DIT INITIATIEF ?	7
2.1 De problematiek	7
2.2 Doelstelling	7
2.3 Uitgangspunten	8
3 HOE ZIET HET STUDIEGEBIED ERUIT ?	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Het studiegebied	9
3.2.1 Algemeen	9
3.2.2 Infrastructuur en vervoer	9
3.2.3 Het groene milieu	11
3.2.4 Ruimtegebruik	13
3.2.5 Woon- en leefmilieu	13
4 WELKE OPLOSSINGEN WORDEN ONDERZOCHT ?	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Oplossingen uit de omgeving	17
4.3 Nulalternatief	18
4.4 Nul-plusalternatief	19
4.5 Tracé-alternatieven	19
4.6 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief	20
5 TE VERWACHTEN EFFECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELING	21
5.1 Te verwachten effecten	21
5.2 Wijze van beoordeling	23
6 PROCEDURE EN BESLUITEN	25
6.1 Het beleidskader	25
6.2 De bestemmingsplan/m.e.r.-procedure	25
7 COLOFON	33

BIJLAGE 1 OPLOSSINGEN UIT DE OMGEVING
BIJLAGE 2 ONDERBOUWING REKENMODEL
BIJLAGE 3 VERKLARENDE WOORDENLIJST



Figuur 1.1.
INVLOEDS- EN
STUDIEGEBIED

0 1km

Optical IV

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE ?

1.1 Het initiatief

Voor u ligt de Startnotitie milieueffectrapportage voor de Randweg Hoogerheide. Met deze Startnotitie wordt het voornemen van de Provincie Noord-Brabant om een randweg om Hoogerheide aan te leggen, bekend gemaakt.

De verkeersproblematiek in de kom van Hoogerheide vormt de aanleiding voor dit voornemen. Zowel het doorgaand vrachtverkeer als het personenverkeer veroorzaken steeds meer overlast op de provinciale weg 401 die door het centrum van Hoogerheide gaat. In het verleden zijn voor deze problematiek diverse studies uitgevoerd (zie paragraaf 1.2). Op basis van deze studies is besloten een planstudie te starten.

Voor de aanleg van de randweg moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Deze bestemmingsplanwijziging is het MER(Milieueffectrapport)-plichtige besluit. De provincie en de gemeente Woensdrecht hebben besloten gezamenlijk de procedure voor een milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te starten zodat aan deze MER-plicht wordt voldaan en er een onderbouwd en gedragen besluit kan worden genomen. De m.e.r.-procedure wordt besproken in hoofdstuk 6. De provincie is de initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure. De gemeente neemt het bestemmingsplanbesluit en is derhalve het Bevoegd Gezag voor deze m.e.r.

Deze Startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De initiatiefnemer beschrijft in de Startnotitie waarom hij de voorgenomen activiteit wil uitvoeren. Bovendien wordt beschreven hoe deze activiteit er globaal uitziet en welke alternatieven onderzocht gaan worden. Verder beschrijft de initiatiefnemer de mogelijk optredende effecten van de alternatieven, en hoe deze in het milieueffectrapport (MER) worden onderzocht. In figuur 1.1 is het studiegebied aangegeven, waarbinnen de effecten van de toekomstige randweg in het MER zullen worden onderzocht. Het invloedsgebied is het gebied waarover de invloed van de randweg, voor wat betreft het aspect verkeer, zal uitstralen.

1.2 Wat er aan vooraf ging

De gemeente Woensdrecht heeft in een eerder stadium (begin jaren negentig) al diverse studies uitgevoerd met betrekking tot de verkeersproblematiek in de kom van Hoogerheide en de bijdrage die een randweg zou kunnen leveren om deze verkeersproblematiek te verminderen. Een voorstel voor een randweg is in de Structuurvisie van de gemeente (1992, vastgesteld door de Gemeenteraad in 1993) opgenomen. De reactie van de Provinciaal Planologische Commissie (PPC) was op hoofdlijnen positief, maar ten aanzien van de randweg werd afwijzend gereageerd door het ontbreken van de onderbouwing. In 1994 is Hoogerheide opgenomen in de urgentielijst van de nota 'Bebouwde kommen' van de provincie. Aanvankelijk werd verwacht dat door de openstelling van de A4, Zoomweg-zuid (maart 1993) de problematiek in de kom van Hoogerheide grotendeels opgelost zou zijn.

Dit bleek echter niet het geval, waardoor de gemeente de notitie 'Een randweg voor Woensdrecht' (november 1995) heeft opgesteld. Hierin werd de noodzaak voor een randweg onderbouwd. Deze notitie leidde er uiteindelijk toe dat de PPC begin 1996 in kon stemmen met de wenselijkheid van een randweg. Tevens werd geconcludeerd dat naast de aanleg van een randweg, ingrijpende maatregelen in de kom van Hoogerheide moeten worden getroffen om het verkeerskundige effect te kunnen realiseren. Verder is in het bestuurlijk overleg met de gemeente Woensdrecht overeengekomen dat een aanvullend verkennende tracéstudie naar een oostelijke randweg zou worden verricht. Hiervoor is een projectgroep opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van gemeente, provincie, rijkswaterstaat, het bedrijfsleven en de vliegbasis Woensdrecht. Het resultaat is opgenomen in de 'Tracéstudie randweg' (1996).

Medio 1997 hebben Gedeputeerde Staten zich uitgesproken over de verdere uitwerking van de problematiek in een planstudie. Gedeputeerde Staten erkennen de problematiek van de kom Hoogerheide en de noodzaak om tot een oplossing van deze problematiek te komen. Ten aanzien van de oplossingen is het advies van de Commissie voor Verkeer, Waterstaat en Volkshuisvesting uit de Staten overgenomen om in de planstudie alle alternatieven in de afweging te betrekken. Daarbij zal onder andere worden gekeken naar de specifieke mogelijkheden op het defensieterrein. In de lijn van het vastgestelde Provinciale Verkeers- en Vervoersplan wordt daarenboven bijzondere aandacht gegeven aan het oplossend vermogen van Telematica, Openbaar Vervoer en Fiets (TOF). Het project randweg Hoogerheide is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur 1998-2002.

Inmiddels is besloten een milieueffectrapportage studie uit te voeren en een MER op te stellen om tot een goed onderbouwde en gedragen tracékeuze te komen.

1.3 Wensen uit de omgeving

Om de wensen van belanghebbenden te inventariseren en het draagvlak voor de randweg te vergroten is voorafgaand aan het opstellen van de Startnotitie overleg gevoerd met vertegenwoordigers vanuit de kant van bewoners, natuur- en milieuverenigingen, de bedrijven en defensie (zie tekstkatern).

- | | |
|---|---|
| - | Belangenvereniging Buitengebied Woensdrecht Noord (vertegenwoordiging van bewoners) |
| - | Belangenvereniging Buitengebied Woensdrecht Oost (vertegenwoordiging van bewoners) |
| - | Natuur- en milieuvereniging Namiro |
| - | Vereniging Benegora Leefmilieu |
| - | Bedrijfsvereniging ZWH (vertegenwoordiging bedrijventerrein de Kooi) |
| - | Fokker Services |
| - | Fokker Elmo |
| - | DGW&T Directie Brabant (vertegenwoordiging van defensie) |

De bewoners- en natuur- en milieuverenigingen is gevraagd een oplossing in te brengen waarin de wensen voor het tracé zijn verwoord. Hiervoor zijn twee bijeenkomsten belegd waarin de verenigingen hun voorkeurstracé hebben gepresenteerd. Om in een vroeg stadium vast te stellen of deze voorgestelde tracé's de verkeersproblematiek oplossen zijn deze met behulp van een verkeerskundig rekenmodel doorgerekend. Op basis van de resultaten is bekeken welke oplossingen uit de omgeving in de milieueffectrapportage studie worden meegenomen.

Met vertegenwoordigers van bedrijventerrein de Kooi, Fokker en defensie is reeds in een eerder stadium overleg gevoerd. Het resultaat is verwoord in de 'Tracéstudie' randweg (1996). De oplossingen uit de omgeving zijn met de hierboven genoemde vertegenwoordigers besproken om eventuele knelpunten te inventariseren.

In het kader van de startnotitie kunt u nu uw mening geven over de in deze startnotitie aangegeven mogelijkheden om de problematiek in de kom van Hoogerheide op te lossen en aan te geven welke onderwerpen in de MER volgens u extra aandacht verdienen. Hiervoor ligt de startnotitie vier weken ter inzage.

Uw reacties op de startnotitie worden meegenomen bij het opstellen van de Richtlijnen voor de inhoud van het MER. De Richtlijnen worden opgesteld door de gemeente Woensdrecht. Plaats, datum en tijd van ter visie legging en termijn van inspraak worden door middel van advertenties in de regionale/lokale dag- en weekbladen bekend gemaakt.

U kunt uw mening ook schriftelijk kenbaar maken. Dit kunt u, onder vermelding van 'Startnotitie Randweg Hoogerheide', binnen de vermelde termijn sturen naar:

Gemeente Woensdrecht
Sector Grondgebied
Postbus 24
4630 AA Hoogerheide

Nadere informatie kunt u krijgen bij de initiatiefnemer:

Provincie Noord-Brabant
Bureau Projecten, afdeling Infrastructuur
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
dhr. Q. van de Logt, telefoon 073-6812352

1.4 Leeswijzer

In deze Startnotitie wordt als eerste antwoord gegeven op de vraag 'waarom dit initiatief'. In hoofdstuk 2 wordt de problematiek verwoord en in hoofdstuk 3 is een beschrijving van het studiegebied opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de mogelijke oplossingen geschetst. De beoordelingsaspecten en de te verwachten effecten worden beschreven in hoofdstuk 5. De Startnotitie wordt afgesloten met de procedure en de te nemen besluiten in hoofdstuk 6.

- > 2 Waarom dit initiatief?
- > 3 Hoe ziet het studiegebied eruit?
- > 4 Welke oplossingen worden onderzocht
- > 5 Te verwachten effecten en wijze van beoordeling
- > 6 Procedure en besluiten

Uit onderzoek is het volgende gebleken:

- de PW401 wordt als een barrière ervaren. De weg is moeilijk over te steken, ook bij de verkeerslichten, men voelt zich niet veilig en heeft slecht overzicht;
- er is veel vrachtverkeer;
- het verkeer dat vanaf de PW401 de invalsroutes inslaat, rijdt hard. Mede door het ontbreken van aparte voet- en fietspaden op deze invalsroutes voelt men zich niet veilig;
- uit onderzoek blijkt dat er meer ongevallen voorkomen op de PW401 dan op de overige wegen in en rondom de gemeente Woensdrecht;
- veel verkeerslawaaï;
- veel luchtverontreiniging;
- 'slechte' ontsluiting van Fokker, de Vliegbasis en het bedrijventerrein de Kooi en zuidelijk gelegen kernen (Ossendrecht, Putte, etc). Daarnaast is de huidige infrastructuur niet op transport met groot materieel berekend;
- in de toekomst zal uitbreiding van het aantal woningen plaatsvinden en zal op de vliegbasis het opleidingscentrum worden uitgebreid. Daarnaast heeft bedrijventerrein de Kooi de ruimte om uit te breiden. De ontsluiting zal in de toekomst gewaarborgd moeten zijn;
- de verkeersdruk op de PW401 en de daarmee samenhangende knelpunten belemmeren de gewenste ontwikkelingen in de kom van Hoogerheide.

2 WAAROM DIT INITIATIEF ?

2.1 De problematiek

De automobiliteit uitgedrukt in het aantal afgelegde kilometers per auto, per hoofd van de bevolking, is in de afgelopen jaren sterk gestegen. Dit is ook te merken binnen de gemeente Woensdrecht. Op dit moment veroorzaken zowel doorgaand vrachtverkeer als doorgaand personenautoverkeer steeds meer overlast in de kernen van Hoogerheide en Woensdrecht. Met de aanleg van de A4 hoopte men tevens de verkeersproblematiek in gemeente Woensdrecht op te kunnen lossen. De toestroom van autoverkeer werd in eerste instantie weliswaar minder maar nam toch in de loop der tijd weer toe en met deze verkeersdruk ook de problemen (zie tekstkatern pagina 6). De problemen liggen met name op het vlak van de verkeersveiligheid, het milieu en de bereikbaarheid van Woensdrecht/Hoogerheide, nu en in de toekomst.

Indien geen oplossing wordt aangedragen zullen bovenstaande problemen alleen maar groter worden met als gevolg dat mensen elders een plek zullen zoeken waar ze prettig en veilig kunnen wonen. Daarnaast kan een verslechtering in de bereikbaarheid van de bedrijfsterrinen en defensie een nadelige invloed hebben op het investeringsklimaat.

2.2 Doelstelling

De gemeente Woensdrecht heeft in haar ontwerp-Structuurvisie (1992) op het gebied van verkeer en vervoer doelen geformuleerd. Deze doelen zijn hieronder kort samengevat:

- de capaciteit van het verkeerssysteem moet voldoende zijn;
- het verkeerssysteem dient een goede in- en externe ontsluiting te waarborgen;
- het systeem dient duidelijk, overzichtelijk en veilig te zijn;
- de overlast voor het leefmilieu (stank, lawaai, onrust, veiligheid) moet beperkt blijven;
- de routes voor langzaam verkeer en openbaar vervoer moeten van goede kwaliteit zijn om een volwaardig alternatief voor de auto te kunnen zijn.

In het 'Milieubeleidsplan en -uitvoeringsprogramma gemeente Woensdrecht' (1994) zijn ten aanzien van het milieu eveneens doelen opgesteld waarvan de volgende direct betrekking hebben op verkeer en vervoer:

- terugdringen van het 'vermijdbaar autogebruik';
- beheersen van milieuoverlast door toepassen van effectgerichte maatregelen;
- in regionaal verband komen tot een verkeers- en vervoersbeleid en dat vervolgens op lokaal niveau te implementeren.

Op basis van de geschetste problematiek en de doelen zoals gesteld door de gemeente is de volgende doelstelling geformuleerd: Het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in de kom van Hoogerheide en het verbeteren van de leefbaarheid in de kern en omgeving, waarbij bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk moeten worden ontzien en waar mogelijk versterkt. Onder een duurzame oplossing wordt in deze Startnotitie bedoeld:

- een oplossing waarbij de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet worden verplaatst;
- een oplossing voor de lange termijn (grote toekomstwaarde) wordt gegarandeerd;
- een oplossing waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen. Gestreefd zal worden naar aansluiting bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.

2.3 Uitgangspunten

Het doel van deze studie is te komen tot de meest optimale oplossing. Uitgangspunten hiervoor zijn als volgt:

- het te kiezen alternatief dient realistisch en voldoende probleemoplossend te zijn;
- de oplossing wordt gezocht in de vorm van een randweg met twee rijstroken;
- in combinatie met de aanleg van de randweg dienen herinrichtingsmaatregelen voor de kom van Hoogerheide te worden ontwikkeld om tot een optimaal resultaat te komen;
- andere oplossingen zoals bijvoorbeeld het aanpassen van het openbaar vervoer zijn niet aan de orde;
- aanleg van een randweg aan de westzijde van Woensdrecht is uitgesloten omdat:
 - natuur- en landschapswaarden onherstelbaar worden beschadigd;
 - het grootste deel van de voorzieningen en functies aan de oostzijde van de kom van Hoogerheide ligt;
 - een oostelijke variant in verkeerstechnisch opzicht sneller en directer is.

3 HOE ZIET HET STUDIEGEBIED ERUIT ?

3.1 Inleiding

Om beter inzicht te krijgen in de huidige problemen en de mogelijke effecten van de aanleg van een randweg om Hoogerheide is het van belang het studiegebied (zie figuur 1.1) in beeld te brengen. In de volgende paragraaf wordt aan de hand van de volgende thema's een korte beschrijving van het studiegebied gegeven:

- infrastructuur en vervoer;
- het groene milieu (landschap, cultuurhistorie, geomorfologie, archeologie, bodem en water, natuur);
- ruimtegebruik (ruimtelijke ordening en stedenbouw, landbouw, recreatie, ondergrondse infrastructuur);
- woon- en leefmilieu (lucht, geluid/trillingen, externe veiligheid, sociale aspecten).

Behalve deze beschrijving is het ook van belang de toekomstige ontwikkeling zonder aanleg van de randweg, in beeld te krijgen. Dit wordt de autonome ontwikkeling genoemd.

Voor de beschrijving van de autonome ontwikkeling zal in het MER een overzicht worden gegeven van relevant beleid op het gebied van bovengenoemde aspecten.

3.2 Het studiegebied

3.2.1 Algemeen

De gemeente Woensdrecht ligt in het westelijk deel van Noord-Brabant, direct ten zuiden van Bergen op Zoom tussen het woon- en werkgebied van Bergen op Zoom en Antwerpen.

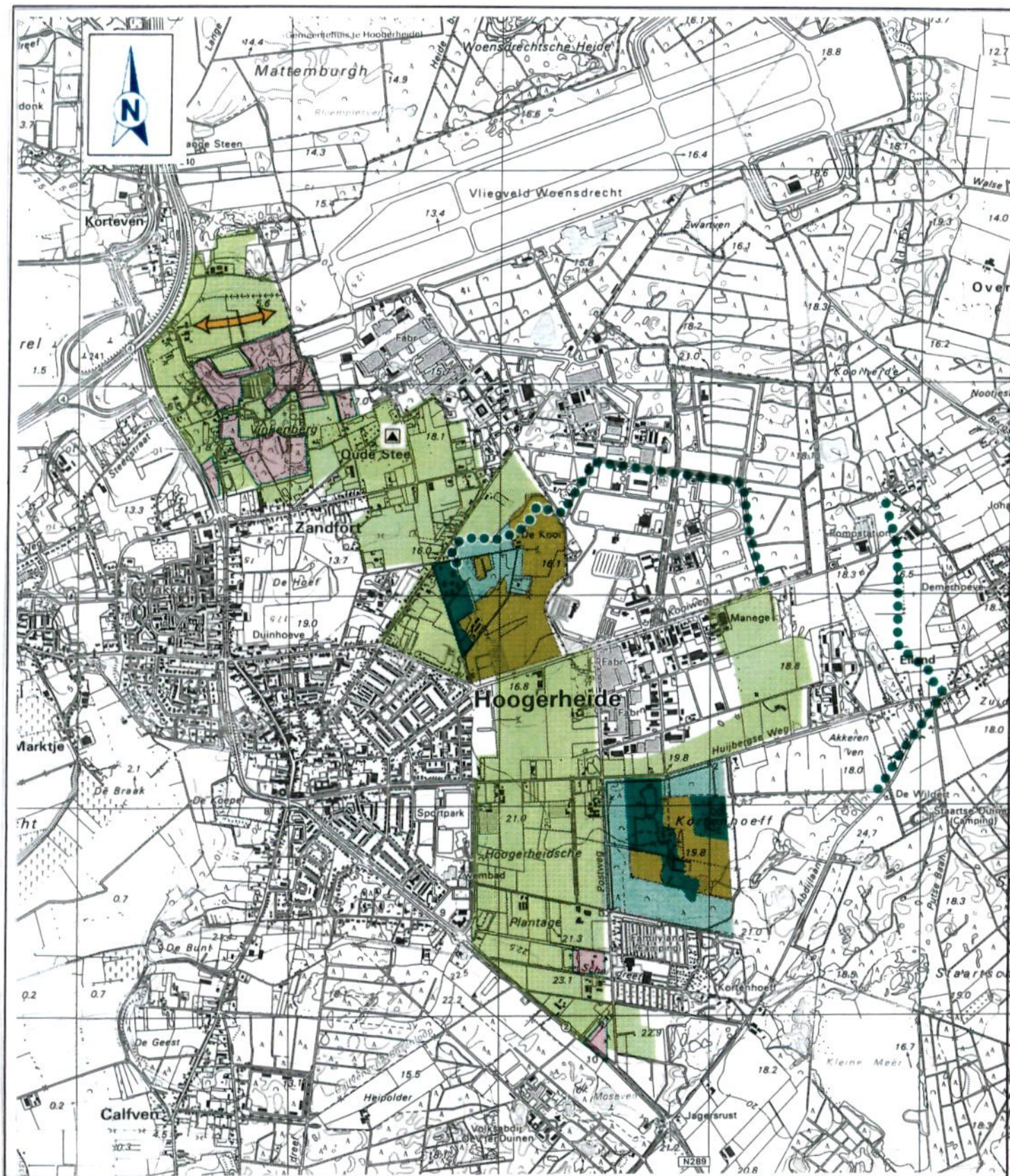
De gemeente bestaat uit vijf kernen namelijk Woensdrecht, Hoogerheide, Putte, Huybergen en Ossendrecht. Het grootste deel van de bevolking woont in de woonkern Hoogerheide. De kern Woensdrecht ligt ten westen van Hoogerheide, op de Brabantse Wal. De kernen Putte en Ossendrecht liggen ten zuiden van Woensdrecht op de Brabantse Wal. Huybergen ligt ten oosten van Hoogerheide.

3.2.2 Infrastructuur en vervoer

Huidige situatie

De kernen Woensdrecht en Hoogerheide worden van elkaar gescheiden door de provinciale weg 401 (PW401 bestaande uit de Putseweg en de Scheldeweg) die een verbinding vormt tussen Bergen op Zoom en Antwerpen (zie figuur 1.1). De PW401 heeft een verkeersintensiteit die niet passend is voor een weg die de bebouwde kom doorsnijdt. Gelet op de voorzieningen die aan weerszijden van de PW 401 zijn gelegen en de verkeersrelaties, dient de PW 401 de functie van een verblijfsstraat te krijgen.

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en de vliegbasis is slecht. Regionaal stuwende bedrijven als Fokker en de Vliegbasis Woensdrecht liggen ten oosten van de woonomgeving, op grote afstand van de PW 401.



Natuur (GHS)

- Natuurgebied
- Bosgebied met natuurwaarden
- Multifunctioneel bosgebied
- Agrarisch gebied met natuurwaarden
- Ecologische verbindingszone

Landschap

- Agrarisch gebied met landschappelijke waarden
- Erosiegeul

Cultuurhistorie

- Bunker-ensemble

Figuur 2.1.

OVERZICHT NATUUR LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

0 1km

(Bron: Ontwerp - Bestemmingsplan
"Buitengebied 1998" Gem. Woensdrecht)
Optical IV

Hierdoor wordt op een aantal wegen binnen de bebouwde kom een relatief hoge verkeersintensiteit gemeten, van met name vrachtverkeer. Zo wordt in de Duinstraat/Verlengde Duinstraat (bedrijventerrein en Vliegbasis) een intensiteit gemeten van ruim 8.000 motorvoertuigen per etmaal terwijl circa 4.000 voor een straat als deze maximaal toelaatbaar is. Het interlokale fietsverkeer concentreert zich op de noord-zuid-as langs de PW 401. Gedeeltelijk over vrijliggende fietspaden en straten, maar grotendeels via parallelwegen (Putseweg en Antwerpsestraatweg). Met name de parallelweg Antwerpsestraatweg en de Raadhuisstraat zijn zeer onveilige schakels in deze primaire fietsverbinding. Dit wordt veroorzaakt door de druk van het autoverkeer die op deze wegen aanwezig is.

De gemeente is met de auto goed bereikbaar. Dit geldt echter niet voor het openbaar vervoer. Het dichtstbijzijnde NS-station ligt in Bergen op Zoom van waaruit twee buslijnen en de treintaxi richting de gemeente gaan. Daarnaast zijn er busverbindingen met Ossendrecht, Putte, Huijbergen en Roosendaal. Vanuit Putte is een aansluiting mogelijk voor busvervoer naar Antwerpen.

Ontwikkelingen tot 2010

De gemeente is op dit moment bezig met het opstellen van een fietspadenplan.

3.2.3 Het groene milieu

Huidige situatie

Het zandgebied met kleine landbouwkavels vormt een halfopen landschap met gegraven waterlopen en kleine kernen. De grote afwisseling van besloten en halfopen landschap met vennen, heide en landbouw heeft een hoge kwaliteit. De Brabantse Wal is het gezicht en het cultuurhistorisch oudste deel van het gebied.

Het studiegebied bevindt zich op deze Wal dichtbij de overgang naar het lager gelegen Zeeuwse kleigebied. In het westelijk deel bevindt zich de bebouwde kom van Woensdrecht waarbinnen grote hoogteverschillen aanwezig zijn. Het gebied ten westen en deels ten noorden van de bebouwde kom van Woensdrecht en Hoogerheide is aangemerkt als beschermd landschapsgezicht Brabantse Wal.

Het oostelijk deel wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een beekdal: een smalle, wat lager gelegen natte strook land te midden van het droge zandgebied, dat grotendeels uit landbouwgrond bestaat. Dit beekdal is gevormd door vroegere beken. De contouren van die oude beken zijn nog terug te vinden in de perceelsgrenzen van dit gebied. Iets ten westen hiervan stroomt nu nog een kleine beek.

In het noordelijke deel van het beekdal bevindt zich het natuurgebied de Kooi dat is opgebouwd uit de beek, bos en enige heide. Het betreft een natuurkerngebied¹ (Streekplan provincie Noord-Brabant), onderdeel van de Groene Hoofdstructuur (GHS) dat met name een belangrijke functie heeft voor amfibieën en vogels. Het natuurkerngebied maakt deel uit van een ecologische verbindingzone die zich vanuit dit gebied naar het oosten uitstrekt (zie figuur 2.1).

¹ Een natuurkerngebied wordt gedefinieerd als een gebied dat haar natuurwaarden ontleent aan het voorkomen van plant- en/of diersoorten die nationaal zeldzaam en/of bedreigd zijn.

In het noorden bevindt zich een bebost stuifzandgebied: de Vinkenberg, ontstaan in de laatste ijstijd door zandverschuivingen. Het is een geïsoleerd gelegen bosgebied dat door de dorpsuitbreiding van Hoogerheide en de aanwezigheid van de bedrijfsterreinen van Fokker en Vliegveld Woensdrecht, van de grote bosgebieden van de Brabantse Wal is afgesneden. Net als het natuurgebied de Kooi is ook de Vinkenberg een natuurlijk waardevol gebied (multifunctioneel bosgebied). De landbouwpercelen gelegen rondom de Vinkenberg worden aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.

In de Vinkenberg zijn de restanten van een steenfabriek te vinden die deel uitmaakte van een serie kleine steenfabriekjes in de omgeving, die actief waren aan het begin van deze eeuw tot na de Tweede Wereldoorlog. Voor het maken van de stenen werd leem gebruikt die in dit gebied onder de zandlaag ligt. Deze leem werd afgegraven in zogenaamde leemgroeven. In het landschap van de Vinkenberg is zo'n leemgreep duidelijk herkenbaar.

Direct ten noorden van het bos de Vinkenberg bevindt zich een brede (droge) erosiegeul lopende van oost naar west. Deze geul is uitgesleten door water dat vanaf de Wal naar de polders liep. De overgang tussen het hooggelegen bos de Vinkenberg en het lage grasland in de erosiegeul is abrupt. De natuurlijke en landschappelijke samenhang van het gebied is zeer waardevol.

In het driehoekige gebiedje tussen de Oude Stee, Zandfort en de Aviolandalaan bevinden zich een zevental Duitse bunkers uit 1942, met een cultuurhistorische waarde. Opvallend is dat de bunkers zijn opgetrokken uit baksteen.

Er zijn geen indicaties voor het aanwezig zijn van hoge archeologische waarden in het studiegebied. Tijdens het opstellen van de MER wordt dit middels onderzoek nagegaan.

De bodem in het studiegebied bestaat uit arme zandgrond en is goed doorlatend. Het grondwater bevindt zich op dieptes variërend van 5 tot 8 m+NAP in het noorden, 17 tot 18 m+NAP in het oosten en 20 tot 23 m+NAP in de bebouwde kom. De grondwaterstromingsrichting is noord- noordoostelijk gericht. Plaatselijk zijn dichtere keileemlagen/pakketten aanwezig waarop het grondwater stagneert waardoor natte plekken ontstaan (beekdal). Een belangrijk probleem vormt de verdroging in het gebied die veroorzaakt wordt door versnelde afvoer van het oppervlaktewater, verstedelijking en waterwinning. In de directe omgeving (Huijbergen, Ossendrecht) wordt in grote hoeveelheden grondwater onttrokken ten behoeve van drinkwaterwinning (zie figuur 2.2).

Ontwikkelingen tot 2010

De gemeente Woensdrecht geeft in haar Structuurvisie aan dat het kleinschalige agrarische landschap van het beekdalgebied de Kooi potenties heeft om ontwikkeld te worden als "natuurpark" en recreatieontwikkelingsgebied (zie figuur 2.2).

In het kader van de verdrogingsbestrijding worden in de periode 1998-1999 op de Brabantse Wal diverse maatregelen getroffen zoals mestbeperkingsprojecten, aanpassen van het slotenstelsel, aankoop van gronden, etc.

3.2.4 Ruimtegebruik

Huidige situatie

Het ruimtegebruik is in figuur 2.2. gevisualiseerd.

Landbouw komen we met name tegen in het oostelijk deel van het studiegebied. Er vindt met name akkerbouw en in mindere mate veeteelt plaats, veelal kleinschalig en onderbroken door bosgebieden, houtwallen en bebouwing.

Ten oosten van de bebouwde kom van Hoogerheide, voorbij het beekdal, bevindt zich het bedrijventerrein de Kooi waar verschillende bedrijven gevestigd zijn en waarvan de werknemers zowel uit Woensdrecht/Hoogerheide komen als uit verderop gelegen dorpen/steden. Ten noorden van het bedrijventerrein bevindt zich de vliegbasis Woensdrecht. De start- en landingsbanen van de vliegbasis zijn noordoostelijk gericht en doorbreken door hun ligging de ruimtelijke hoofdstructuur.

In het noordelijk deel van het studiegebied, grenzend aan de vliegbasis Woensdrecht, is een ander bedrijfsterrein gelegen namelijk dat van Fokker Services en Fokker Elmo.

Bebouwing bevindt zich voornamelijk in de kern van Hoogerheide en plaatselijk ook in het buitengebied.

Recreatie in het studiegebied richt zich met name op natuurgerichte- en extensieve dagrecreatie. De natuur- en landschapswaarden zijn hiervoor tot nog toe de belangrijkste trekkers. Ten oosten van Hoogerheide, aan de Postweg ligt het bungalowpark annex camping Familyland.

Daarnaast zijn er in de gemeente diverse toeristische auto-, fiets- en wandelroutes. Qua cultuurhistorische elementen heeft de gemeente een beperkt aanbod.

Ontwikkelingen tot 2010

Op het terrein van de vliegbasis wordt een opleidingencentrum voor de Koninklijke Luchtmacht ontwikkeld.

De gemeente wil in de toekomst woningen gaan bouwen in de 'Hoef' (zie figuur 2.2), een terrein gelegen tussen de kern van Hoogerheide en de Vinkenberg (circa 600 woningen).

3.2.5 Woon- en leefmilieu

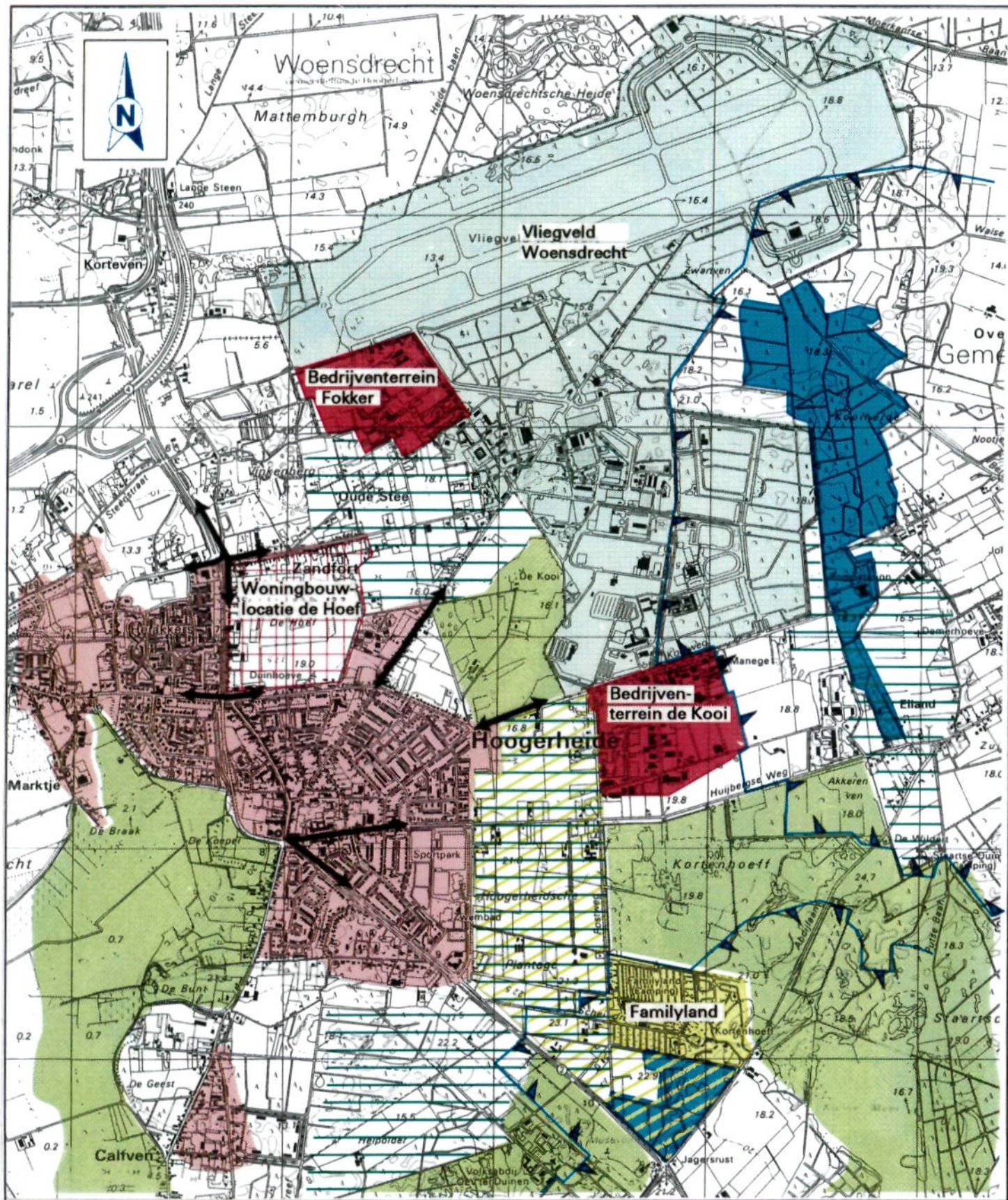
Huidige situatie

De wijze waarop de PW 401 de gemeente doorsnijdt en de verkeersstructuur binnen de gemeente bepaalt, leidt tot een te hoge geluidsbelasting op veel woningen. Uit oriënterend onderzoek naar de geluidsbelasting blijkt dat circa 248 woningen te veel hinder hiervan ondervinden. Circa 117 woningen komen in aanmerking voor sanering.

In het studiegebied bevinden zich reeds bestaande geluidscontouren van de Vliegbasis Woensdrecht. Tijdens het opstellen van het MER zal onderzocht worden wat de (cumulatie-) effecten zijn.

Behalve geluidhinder is er tevens sprake van luchtverontreiniging en stankhinder (met name door het vrachtverkeer) als gevolg van de hoge verkeersbelasting.

Ook brengt het vervoer van gevaarlijke stoffen door de kom van Hoogerheide risico's met zich mee.



- Woonkern
- Bedrijventerrein
- Vliegvelde Woensdrecht
- Recreatieterrein
- Waterwingebied
- Grens grondwater-beschermingsgebied

- Ontsluiting-en verbindingswegen
- Woningbouwlocatie de Hoef
- Groene hoofdstructuur
- Zoekgebied aanleg landschapselementen
- Recreatie ontwikkelingsgebied

Figuur 2.2.

OVERZICHT FUNCTIES EN ONTWIKKELINGEN TOT 2010

0 1km

(Bron: Ontwerp - Bestemmingsplan
"Buitengebied 1998" Gem. Woensdrecht)
Optical IV

De hoge verkeersintensiteit op de PW401 heeft een negatief effect op de subjectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid geeft de gevoelsmatige veiligheid weer, zoals die door de weggebruiker wordt ervaren. In de perceptie van de bevolking is uit een gehouden enquête gebleken dat het grootste deel van verkeersknelpunten op of nabij de PW401 wordt gevonden.

Uit het Programma Bodemsanering/Waterbodemsanering 1997 van de Provincie Noord-Brabant blijkt dat er een aantal (potentiële) verontreinigingslocaties gelegen in de gemeente Woensdrecht in het programma zijn opgenomen. Het betreft diverse locaties, waaronder een aantal tankstations, binnen de bebouwde kom, locaties op het terrein van defensie en een aantal vuilstortlocaties. De vuilstortlocaties liggen buiten het studiegebied. De voormalige stortplaats de Heide (genoemd in het milieubeleidsplan en -uitvoeringsprogramma gemeente Woensdrecht, 1994) is van de lijst afgevoerd. Dit betekent dat de locatie niet ernstig verontreinigd is.

Ontwikkelingen tot 2010

Voor dit aspect is de autonome ontwikkeling vooralsnog niet van toepassing.

4 WELKE OPLOSSINGEN WORDEN ONDERZOCHT ?

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de te onderzoeken alternatieven beschreven die een oplossing kunnen zijn voor de huidige problemen:

- . nul-alternatief;
- . nul-plus-alternatief;
- . tracé-alternatief 1;
- . tracé-alternatief 2;
- . Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Deze alternatieven en bijbehorende varianten zullen in de milieueffectrapportagestudie worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op hun effecten op het milieu en andere aspecten.

De tracé-alternatieven zijn, met een bandbreedte van circa 150 meter, weergegeven in figuur 4.1. De bandbreedtes geven aan dat in alle gevallen nog een 'optimale' tracering moet worden bepaald.

4.2 Oplossingen uit de omgeving

De bewoners- en natuurverenigingen is gevraagd een oplossing in te brengen waarin de wensen voor het tracé zijn verwoord (zie paragraaf 1.3). Deze belangenverenigingen hebben vier oplossingen ingebracht.

De oplossingen zijn in dit stadium met behulp van het verkeersmodel PROMODE reeds onderzocht op het probleemoplossend vermogen. Uit de berekeningen met het verkeersmodel PROMODE blijkt dat één oplossing uit de omgeving, de 'Regionale Rondweg' (zie bijlage 1), onvoldoende probleemoplossend is. Deze zal dan ook niet worden meegenomen in het MER. In bijlage 2 zijn de resultaten verder uitgewerkt.

De overige drie oplossingen uit de omgeving verschillen niet wezenlijk van elkaar. Het gaat hier om een randweg direct ten oosten van de kern Hoogerheide (zie kaart in bijlage 1). Deze ingebrachte oplossingen lopen over de terreinen van het bedrijf Fokker, het militair vliegveld Woensdrecht en het bedrijventerrein De Kooi. Bovendien lopen deze oplossingen langs het terrein van Camping Familyland. Uit het overleg dat met deze partijen gevoerd is, is gebleken dat er argumenten zijn om een randweg niet over deze terreinen te laten lopen. Deze argumenten worden hieronder kort samengevat. Het bedrijventerrein De Kooi en Camping Familyland zijn bij dit overleg vertegenwoordigd door Bedrijfsvereniging Zuidwest Hoek.

- Fokker: Voor Fokker vormt het grootste bezwaar dat deze oplossingen over het terrein loopt dat in aanmerking komt voor de aanleg van een proefdraaiplaats voor vliegtuigen. Over de locatiekeuze voor de proefdraaiplaats is het bedrijf in overleg met de gemeente Woensdrecht.

- **Defensie:** De oplossingen lopen op het defensieterrein over gebouwen die in aanbouw zijn. Dit zijn gebouwen die deel uit maken van het opleidingscentrum op Vliegveld Woensdrecht, dat een internationale betekenis krijgt. Voorts lopen de oplossingen over delen van het defensieterrein met vitale functies.
- **Bedrijfsvereniging Zuidwest Hoek:**
Op het bedrijventerrein De Kooi zal een grote verkeersproblematiek ontstaan als de randweg volgens de drie oplossingen uit de omgeving wordt aangelegd. De afwikkeling van het verkeer dat van de randweg afkomt, zal in dit geval naar verwachting achter het bedrijventerrein langs naar de bedrijven toe moeten worden geleid. Het wegennet is hier niet op berekend en zou dan ingrijpend moeten worden aangepast. Hiernaast zal in deze situatie wellicht Camping Familyland aanzienlijke geluidhinder ondervinden van de randweg.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat bovengenoemde argumenten steekhoudend zijn. Om deze reden worden de oplossingen in een aangepaste vorm meegenomen in het MER. Dit is alternatief 2 (zie figuur 4.1). Dit tracé-alternatief ligt iets zuidelijker dan de ingebrachte oplossingen, zodat deze de grenzen van de terreinen niet overschrijdt. De argumentatie van Fokker, Defensie en Bedrijfsvereniging Zuidwest Hoek (vertegenwoordiger van het bedrijventerrein De Kooi en Camping Familyland) zal in het MER worden getoetst.

De alternatieven die zullen worden meegenomen in het MER liggen aan de oostzijde van Hoogerheide. Een westelijk gelegen alternatief is niet haalbaar. Zo'n tracé doorsnijdt een gebied met hoge landschappelijke- en cultuurhistorische waarden (Brabantse Wal, dijkensysteem en de oude loop van de Schelde: de Agger). De schade die hierdoor aan het landschap en de cultuurhistorie wordt toegebracht is groot en nauwelijks te herstellen. Daarnaast levert een westelijk gelegen tracé geen bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid van de oostelijk gelegen bedrijventerreinen en de vliegbasis.

4.3 Nulalternatief

Het nulalternatief houdt in dat aan het voornemen tot het verbeteren van de verkeerskundige situatie in de kom van Hoogerheide geen uitvoering wordt gegeven en de huidige situatie wordt gehandhaafd. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2010 (het prognose jaar). Het nulalternatief vervult derhalve de rol van referentie voor het vergelijken en beoordelen van de alternatieven waarbij wel sprake is van verkeerskundige wijzigingen.

4.4 Nul-plusalternatief

Bij het nul-plusalternatief wordt ernaar gestreefd om zonder de aanleg van een randweg de beoogde doelstelling zo dicht mogelijk te naderen. Dit betekent dat de oplossing van het probleem alleen wordt gezocht in het treffen van maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen, de overlast van het verkeer in de kom van Hoogerheide zoveel mogelijk beperken en de bereikbaarheid van de bedrijfsterreinen zoveel mogelijk garanderen.

Oplossingen voor verhoging van de verkeersveiligheid kunnen worden gevonden in het verbeteren van de oversteekbaarheid door het plaatsen van verkeerslichten, het aanbrengen van voetgangersbruggen, etc. Andere mogelijke maatregelen zijn het verbeteren van de kruispunten, dan wel het aanleggen van rotondes en het optimaliseren van fietsvoorzieningen. Naast genoemde maatregelen kan ook een verbetering in de bereikbaarheid van het openbaar vervoer leiden tot vermindering van het bestemmingsverkeer richting bedrijfsterreinen en vliegbasis.

Geluidhinder kan bijvoorbeeld worden gereduceerd door het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen (aanbrengen van drempels/bloembakken) en het plaatsen van geluidschermen.

4.5 Tracé-alternatieven

In de MER zullen twee tracé-alternatieven worden bestudeerd namelijk:

- a) tracé-alternatief 1;
- b) tracé-alternatief 2.

De randweg zal in de verkeersstructuur van de gemeente, met uitzondering van de rijkswegen, de weg van de hoogste orde worden. Het afwikkelingsniveau (de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken) zal hoog moeten zijn. Hiernaast dient de weg een duurzame verkeersveiligheid te hebben. Beide uitgangspunten leggen beperkingen op aan het aantal aansluitpunten/ kruispunten die op de randweg gemaakt zullen worden. In de MER zullen het aantal en type aansluitpunten als variant binnen een alternatief worden ontwikkeld.

Voor beide tracé-alternatieven geldt dat voor de kom van Hoogerheide ingrijpende maatregelen (herinrichting pleinen, straten) worden ontwikkeld om het verkeerskundig effect te kunnen realiseren.

De tracé-alternatieven kunnen worden opgedeeld in een noordelijk- en een zuidelijk tracédeel. In de milieueffectrapportagestudie kunnen varianten worden ontwikkeld door de noordelijke en zuidelijke delen van de tracé-alternatieven uit te wisselen.

ad a)

Tracé-alternatief 1 is gebaseerd op een door een ingestelde werk- en projectgroep uitgewerkte studie ("Trace-studie Randweg: Een randweg voor Woensdrecht). De basis voor deze studie ligt in de ontwerp-Structuurvisie (1992)

In de tracéstudie zijn twee principetracés bestudeerd en is op basis hiervan een voorkeurstracé aangegeven. In deze milieueffectrapportagestudie is dat tracé-alternatief 1.

Dit alternatief takt zich van de Scheldeweg af, net boven het Zandfort en loopt vervolgens in oostelijke richting evenwijdig aan het Zandfort en langs de onderzijde van de Vinkenbergh.

Vóór de kruising Zandfort/Wouwbaan buigt de randweg naar het zuiden af, om via het beekdal aan te sluiten op de Putseweg, circa 750 meter ten noordwesten van Jagersrust (zie figuur 4.1 aan het einde van dit hoofdstuk).

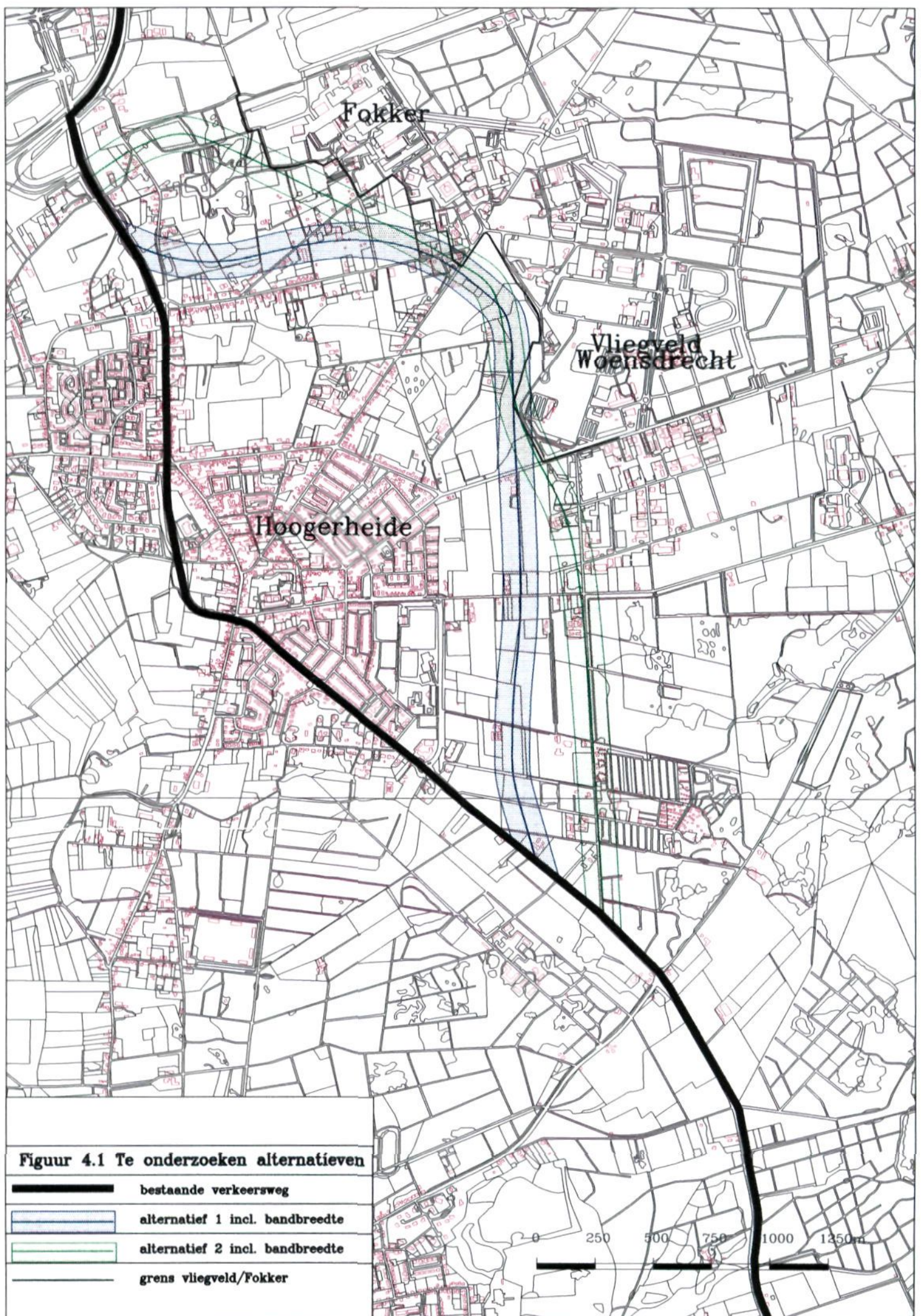
ad b)

Tracé-alternatief 2 is tot stand gekomen uit de door de belangenverenigingen ingebrachte "oplossingen uit de omgeving" (zie bijlage 1). Hieruit zijn vier alternatieven gekomen waarbij drie van de vier dusdanig veel op elkaar lijken dat deze zijn samengevoegd tot één alternatief, met daarbinnen een variant. Dit alternatief noemen we in deze m.e.r.-studie tracé-alternatief 2. Dit alternatief takt van de Scheldeweg af ter hoogte van afrit 30 Hoogerheide om vervolgens ten noorden van de Vinkenberg en ten zuiden van de vliegbasis, in oostelijke richting te gaan. Ter hoogte van de Fokkerterreinen buigt dit alternatief af in zuidelijke richting om langs de oostrand van het beekdal via de Postweg, bij Jagersrust op de Putseweg aan te sluiten.

Over een lengte van circa 1,5 km (vanaf natuurgebied de Kooi tot het recreatieterrein Familyland) wordt een variant ontwikkeld waarin het tracé in westelijke richting zal worden verlegd (zie figuur 4.1, aan het einde van dit hoofdstuk). Dit alternatief is door de provincie met behulp van het provinciaal verkeersmodel PROMODE doorgerekend. Hierdoor is een eerste indruk verkregen van het probleemoplossend vermogen van dit alternatief. Uit de berekeningen blijkt dat dit alternatief in voldoende mate probleemoplossend is. In bijlage 2 zijn de resultaten verder uitgewerkt.

4.6 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt in het MER uitgewerkt als een probleemoplossend pakket van extra maatregelen en ontwerpaanpassingen bovenop het alternatief, of een samenstelling van delen van de alternatieven die het beste scoren wat betreft milieueffecten. Bij de formulering van het MMA zal het behoud van het groene milieu en het woon- en leefmilieu als uitgangspunt worden genomen.



5 TE VERWACHTEN EFFECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELING

5.1 Te verwachten effecten

De alternatieven en varianten uit het voorgaande hoofdstuk worden in de m.e.r.-studie onderzocht op grond van een aantal aspecten en vervolgens beoordeeld op effectiviteit. De volgende aspecten komen aan de orde:

- infrastructuur en vervoer;
- groene milieu (landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water, natuur);
- ruimtegebruik (ruimtelijke ordening en stedenbouw, landbouw, recreatie, ondergrondse infrastructuur)
- woon- en leefmilieu (lucht, geluid/trillingen, externe veiligheid, sociale aspecten)
- kosten (aanlegkosten)

De effecten worden zoveel mogelijk beoordeeld aan de hand van criteria die uit beleidsdoeleinden zijn afgeleid. Verder spelen de aard en omvang, het feit of de effecten van tijdelijke of permanente aard zijn en de mate waarin en de wijze waarop negatieve milieugevolgen tegen te gaan zijn, dan wel gecompenseerd kunnen worden een belangrijke rol. In de tabel op pagina 22 zijn vooruitlopend op de Richtlijnen, de thema's, aspecten en de toetsingscriteria samengevat.

infrastructuur en vervoer

Bezien wordt welk effect de alternatieven en tracévarianten hebben op het autogebruik in de kom van Hoogerheide, de verkeersveiligheid en op de bereikbaarheid van de vliegbasis, de bedrijventerreinen en de omliggende kernen. Ook wordt nadrukkelijk gekeken naar verbetering/verslechtering van het fietsroute- en openbaar vervoer netwerk.

groene milieu

Voor de aspecten landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en natuur wordt met name gekeken naar aantasting of verlies van waardevolle elementen, patronen of structuren. Bepalend voor de mate van aantasting zijn de zeldzaamheid en de waarde van deze elementen en patronen. Daarnaast worden veranderingen in visuele relaties beoordeeld.

De aanleg van een randweg kan gevolgen hebben voor de bodemstructuur, qua opbouw en functie. Ook de waterhuishouding (grond- en oppervlaktewater) kan zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin worden beïnvloed. De Brabantse Wal heeft al sinds een aantal jaren met verdroging te kampen. De gevolgen van de aanleg van een randweg voor bodem en water worden getoetst aan de algemene milieukwaliteitsdoelstelling, zoals geformuleerd in de Vierde Nota Waterhuishouding.

Met betrekking tot natuur zal gekeken worden naar de invloed van de randweg op het leefgebied van plant en dier, het verlies van waardevolle fauna en vegetatie en verlies/verstoring van broed- en foerageergebieden. Daarnaast speelt versnippering van ecologische relaties zoals vastgelegd in de Ecologische Hoofdstructuur een rol.

thema	aspect	toetsingscriteria
infrastructuur en vervoer	bereikbaarheid	bereikbaarheid van de vliegbasis en de bedrijfsterreinen
	mobiliteit	aantal verplaatsingen per auto in de kom voertuig- en reizigerskilometers in studiegebied
groene milieu	verkeersveiligheid	ongevallen in studiegebied (letsel of dood en materiële schade)
	fietsverkeer	effect op het netwerk voor fietsverkeer
	openbaar vervoer	effect op het netwerk voor het openbaar vervoer
	landschap	verlies van kenmerkende landschapselementen verandering in visueel-ruimtelijke kwaliteit (open/gesloten) aantasting en/of toevoeging van beeldbepalende elementen
	geomorfologie	vernietiging van aardkundig waardevol gebied invloed op de aardkundige samenhang en structuur
	cultuurhistorie en archeologie	vernietiging/aantasting van waardevolle elementen verandering cultuurhistorisch bepaalde patronen in het landschap vernietiging (potentieel) archeologisch waardevol gebied vernietiging archeologisch waardevolle elementen en monumenten
	bodem en water	zettingschade aan bebouwing aantasting van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater optreden van verdroging doorsnijding verontreinigde locaties
	natuur	aantasting van de bodemkwaliteit vernietiging van biotopen/vegetatie versnippering van ecosystemen verstoring van fauna
	ruimtegebruik	beïnvloeding van bestaande of geplande bedrijventerreinen/woningbouwlocaties oplossen van stedenbouwkundige problemen in de kern
	landbouw	verlies aan oppervlakte landbouwgrond invloed op bedrijfsvoering als gevolg van ongunstige verkaveling
woon- en leefmilieu	recreatie	verstoring recreatiegebieden mogelijkheden tot het ontwikkelen van nieuwe recreatieve waarden
	ondergrondse infrastructuur	aantal hoofdleidingen dat doorsneden wordt
	lucht	totale emissie overschrijding grens- of richtwaarden
	geluid/trillingen	aantal geluidhinderden in studiegebied akoestisch ruimtebeslag
	externe veiligheid sociale aspecten	individueel en groepsrisico veroorzaakt door vervoer gevaarlijke stoffen subjectieve verkeersveiligheid barrièrewerking sociale onveiligheid visuele hinder
kosten	aanlegkosten	gedwongen vertrek globale kostenraming

ruimtegebruik

Aanleg van een weg kan strijdig zijn met andere ruimte-eisende functies van het gebied. Hierbij kan hetzelfde gebied door verschillende activiteiten worden geclaimd, dan wel belemmeren de activiteiten elkaar door hun verschillende karakter.

Onderzocht zal worden in hoeverre de diverse regionale en lokale plannen op het gebied van wonen en werken door de randweg worden beïnvloed en in hoeverre de stedenbouwkundige problemen in de kern worden opgelost.

Voor het aspect landbouw wordt gekeken in hoeverre landbouwgrond verloren gaan en of de randweg van invloed is op de bedrijfsvoering door bijvoorbeeld ongunstige verkaveling.

Voor het aspect recreatie zijn van belang de verandering in de belevingswaarde van het landschap, aantasting en doorsnijding van recreatieve routes of relaties en de mogelijkheden voor het ontwikkelen van nieuwe recreatieve waarden (bijvoorbeeld extra fietsroutes).

Voor boven- en ondergrondse leidingen wordt de noodzaak om hoofdleidingen te doorsnijden of om te leggen gezien.

woon- en leefmilieu

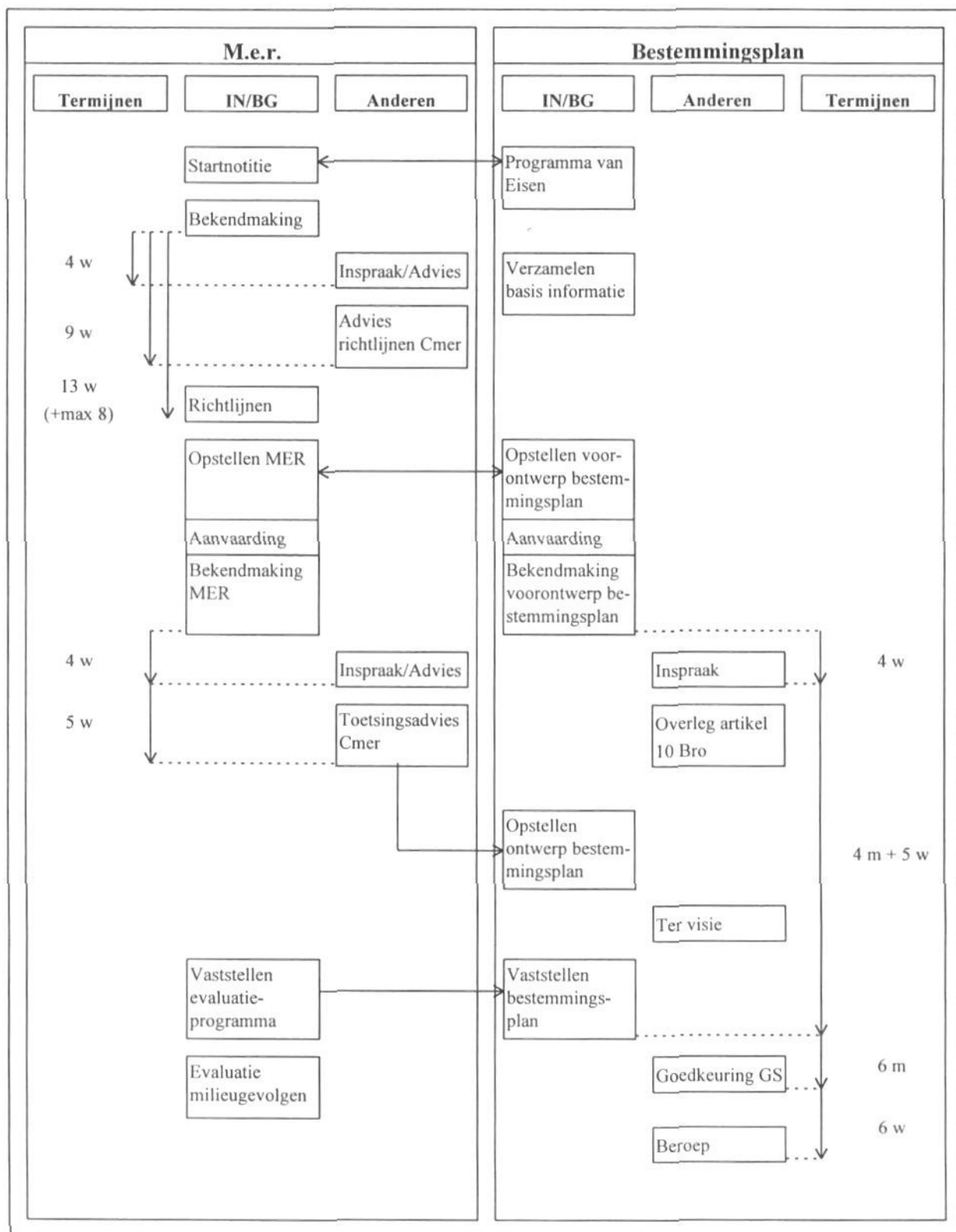
Het huidige en het te verwachten toekomstige geluidniveau zal voor de alternatieven worden aangegeven, alsmede in welke gebieden de geluidbelasting zal afnemen of toenemen en de normen zonder speciale voorzieningen zullen worden overschreden.

Voor het aspect lucht zullen voor de alternatieven de uitstoot en concentraties langs de weg in het studiegebied en in de kom van Hoogerheide in kaart worden gebracht. Het betreft de componenten koolmonoxide (CO), koolwaterstoffen (KWS), stikstofdioxyden (NO_x), Zwaveldioxide (SO₂), benzeen, Benzo(a)pyreen, fijn stof en zwarte rook.

Effecten kunnen optreden in de vorm van overlast door de aanlegwerkzaamheden, gedwongen vertrek van bedrijven/particulieren, doorsnijding van sociaal-ruimtelijke patronen (bereikbaarheid, sociale veiligheid en barrièrewerking), visuele hinder en verandering van het woon- en leefklimaat. Nagegaan zal worden welke risico's er voor omwonenden zijn verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en wat hier de consequenties van kunnen zijn.

5.2 Wijze van beoordeling

Voor de beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven wordt gebruik gemaakt van de consumentenbondmethode, dat wil zeggen een beoordeling van de effecten door middel van een plus/min waardering via een 5-puntsschaal van -- (belangrijk negatief effect) tot ++ (belangrijk positief effect). De plus/min-waardering vormt een maat voor de relatieve ordegrrootte van de milieugevolgen en de rangordewaardering geeft de onderlinge verhouding weer tussen de alternatieven.



6 PROCEDURE EN BESLUITEN

6.1 Het beleidskader

In het MER wordt ingegaan op de relevante plannen en de genomen besluiten die van invloed zijn op de voorgenomen activiteit: het oplossen van de verkeersproblematiek in de kom van Hoogerheide en het verbeteren van de leefbaarheid in de kern en de omgeving. Het gaat daarbij vooral om vastgestelde plannen die kaderstellend zijn voor het verder ontwikkelen van de alternatieven. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste plannen en besluiten die van belang worden geacht voor het MER.

Rijksbeleid	Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) Nationaal Milieubeleidsplan (NMP2 en NMP3) Natuurbeleidsplan
Provinciaal beleid	Streekplan Noord-Brabant Provinciaal Natuurbeleidsplan Provinciaal Milieubeleidsplan/Provinciale Milieuverordening Provinciaal Waterhuishoudingsplan Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Brabant fietst Notitie Bebouwde Kommen Structuurschema bedrijventerreinen regio West-Brabant
Gemeentelijk beleid	Ontwerp Struktuurvisie Bestemmingsplan buitengebied Integrale Visie Centrumgebied Hoogerheide Nota Visie Buitengebied Zuidwesthoekgemeenten Woensdrecht op weg naar een toeristisch-recreatieve ontwikkeling Milieubeleidsplan en -uitvoeringsprogramma

6.2 De bestemmingsplan/m.e.r.-procedure

Voordat tot daadwerkelijke aanleg van de randweg rond Hoogerheide kan worden overgegaan moet deze worden vastgelegd in een door de gemeente Woensdrecht vastgesteld bestemmingsplan. Het voorontwerp Bestemmingsplan Buitengebied is tijdens het opstellen van deze Startnotitie uitgebracht. Het is echter nog te vroeg om de randweg hierin op te nemen en daarom zal straks een partiële wijziging van het bestemmingsplan plaatsvinden. Hiervoor moet conform de Wet op de ruimtelijke ordening de bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Tegelijkertijd zal de procedure voor de milieueffectrapportage (hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer) worden doorlopen (zie figuur op pagina 24).

De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats met de aanbidding van deze startnotitie door de Provincie Noord-Brabant (initiatiefnemer) aan het Bevoegd Gezag (gemeente Woensdrecht). De gemeente is, in samenwerking met de provincie, belast met de coördinatie van de m.e.r.-procedure en is in deze aanspreekpunt voor belanghebbenden.

De Provincie Noord-Brabant heeft voor de planvormingsfase een projectteam samengesteld, waarin deskundigen uit verschillende disciplines zitting hebben. Ook de gemeente Woensdrecht maakt hier deel van uit. Reeds tijdens de planvormingsfase wordt aan belanghebbenden in de omgeving de gelegenheid geboden een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de startnotitie en de MER. Dit gebeurt in een informeel inspraaktraject, voorafgaand aan het formele inspraaktraject. Hiertoe is een klankbordgroep samengesteld, met leden van bewoners- en natuurverenigingen en vertegenwoordigers van de bedrijven in de omgeving. Ook Defensie (militair vliegveld Woensdrecht) is vertegenwoordigd.

Nadat Provincie Noord-Brabant deze startnotitie aan de Gemeente Woensdrecht heeft aangeboden zal het voornemen officieel bekend worden gemaakt in de regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt dan gedurende de in de advertenties vermelde termijn van circa 4 weken ter inzage. Ook wordt in deze periode in de gemeente een informatieavond belegd, waarbij nadere uitleg wordt gegeven over het voornemen. Gedurende de inspraakperiode zijn de wettelijke adviseurs en sprekers in de gelegenheid in te spreken op de gewenste inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (MER). Binnen 9 weken na de bekendmaking brengt ook de onafhankelijke landelijke Commissie voor milieueffectrapportage haar advies uit.

De gemeenteraad streeft na om binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking de Richtlijnen vast te stellen. De Richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten. Daarbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen.

Aan de hand van de Richtlijnen wordt door de initiatiefnemer het MER opgesteld. Het streven is om tegelijkertijd door het bevoegd gezag de gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan op te laten stellen. In dat geval is een sterke wisselwerking mogelijk tussen de opsteller van het MER en de opsteller van de gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan en is er sprake van een efficiënte tijdsplanning (zie het schema op pagina 24). In het MER worden alternatieven met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor het milieu en het verkeer, terwijl mede op basis van de uitkomsten van deze vergelijking in het bestemmingsplan één van de alternatieven logisch wordt ingepast.

Als het MER gereed is wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden. Deze beoordeelt het MER op volledigheid en kwaliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de Richtlijnen. Als het bevoegd gezag het MER aanvaardbaar acht, wordt het MER samen met de wijziging van het bestemmingsplan bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Is de wijziging van het bestemmingsplan nog niet gereed, gebeurt de ter visie-legging daarvan op een later tijdstip. Ook wordt de wijziging van het bestemmingsplan toegezonden aan de betrokken personen en instanties met het verzoek om een reactie in het kader van het overleg ex. artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Tot 4 weken na publicatie is een ieder in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het MER en op de wijziging van het bestemmingsplan. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs, onder andere de inspecteur milieuhygiëne van het Ministerie van VROM en de directeur Directie Zuid van het ministerie van LNV advies uit.

Voorts wordt er een openbare hoorzitting/inspraakbijeenkomst over het MER en de wijziging van het bestemmingsplan belegd. Binnen 5 weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. het toetsingsadvies uit. Hierin geeft de Commissie, mede aan de hand van de reacties, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

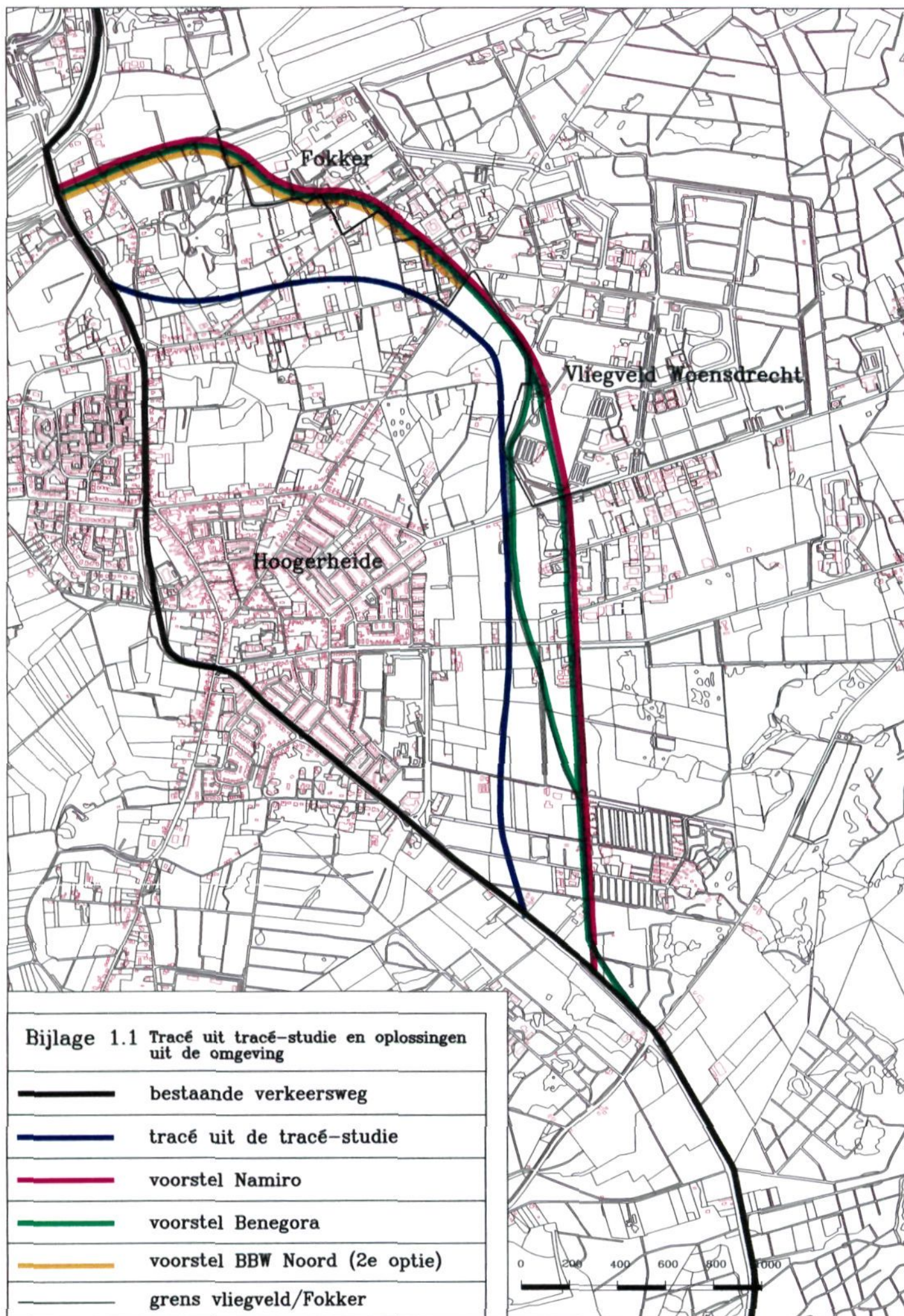
Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het MER en de wijziging van het bestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Hieruit resulteert het bestemmingsplan. Dit wordt, met het MER als bijlage, gedurende 4 weken ter inzage gelegd. Deze ter inzage legging luidt de formele procedure van het bestemmingsplan in. Tijdens deze periode kan iedereen zijn zienswijze geven op de inhoud van de wijziging. Daarbij kan ook worden ingegaan op de wijze waarop de resultaten van het MER zijn betrokken bij de wijziging.

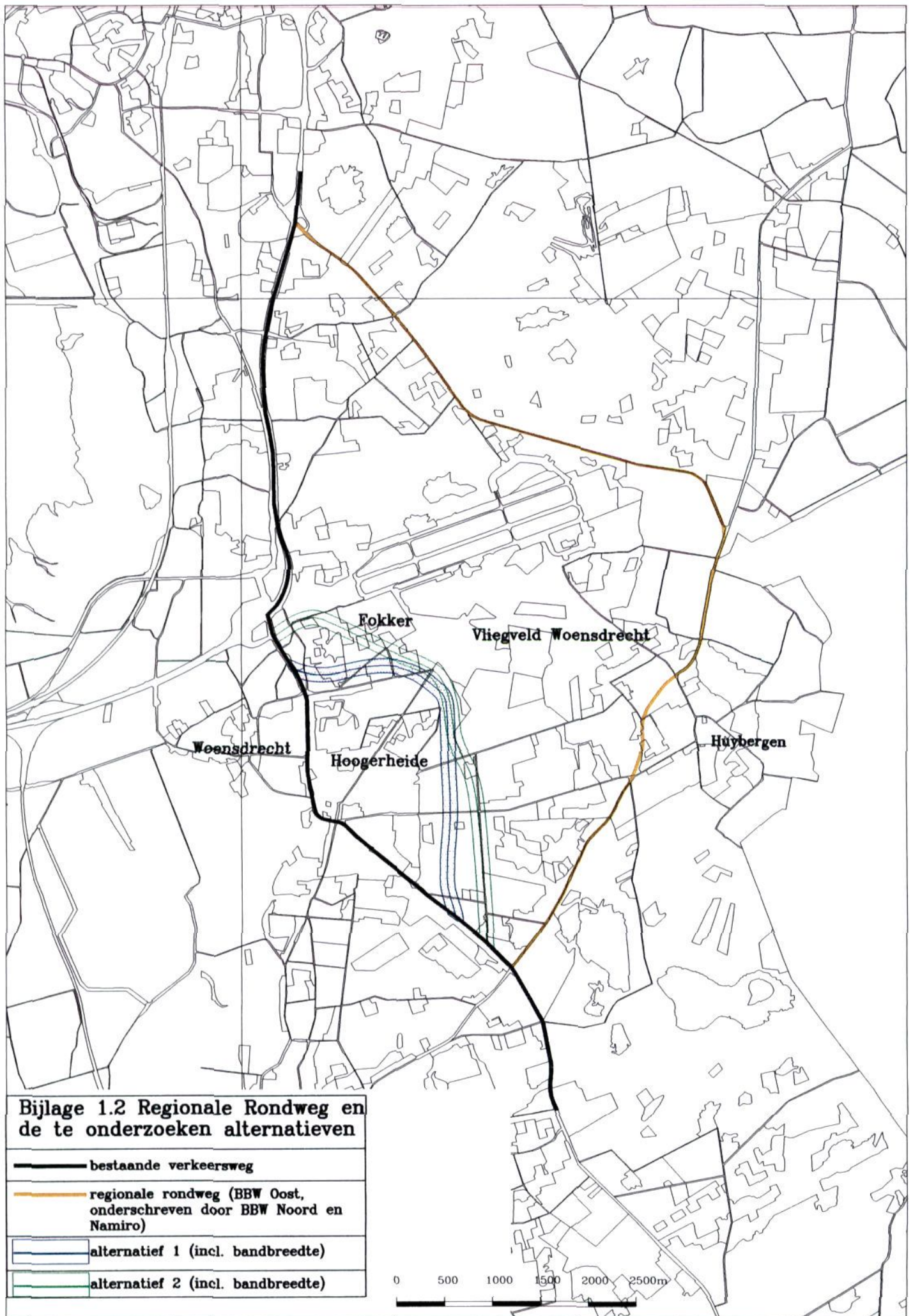
De gemeente besluit over de vaststelling van de wijziging binnen 8 weken of, in geval een zienswijze bekend is gemaakt, binnen 4 maanden na afloop van de termijn van de ter inzage legging.

Na de vaststelling wordt het bestemmingsplan, met het MER als bijlage, opnieuw 4 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kunnen bezwaren tegen het plan worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Deze bezwaren kunnen mede betrekking hebben op de wijze waarop de gemeente de resultaten van het MER en de adviezen heeft betrokken bij de vaststelling van de plannen. De plannen worden al dan niet goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Daarna kan nog beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de evaluatiefase, die na enige jaren kan volgen, maakt het bevoegd gezag een vergelijking tussen de feitelijk optredende milieugevolgen en de effectvoorspellingen zoals beschreven in de MER.

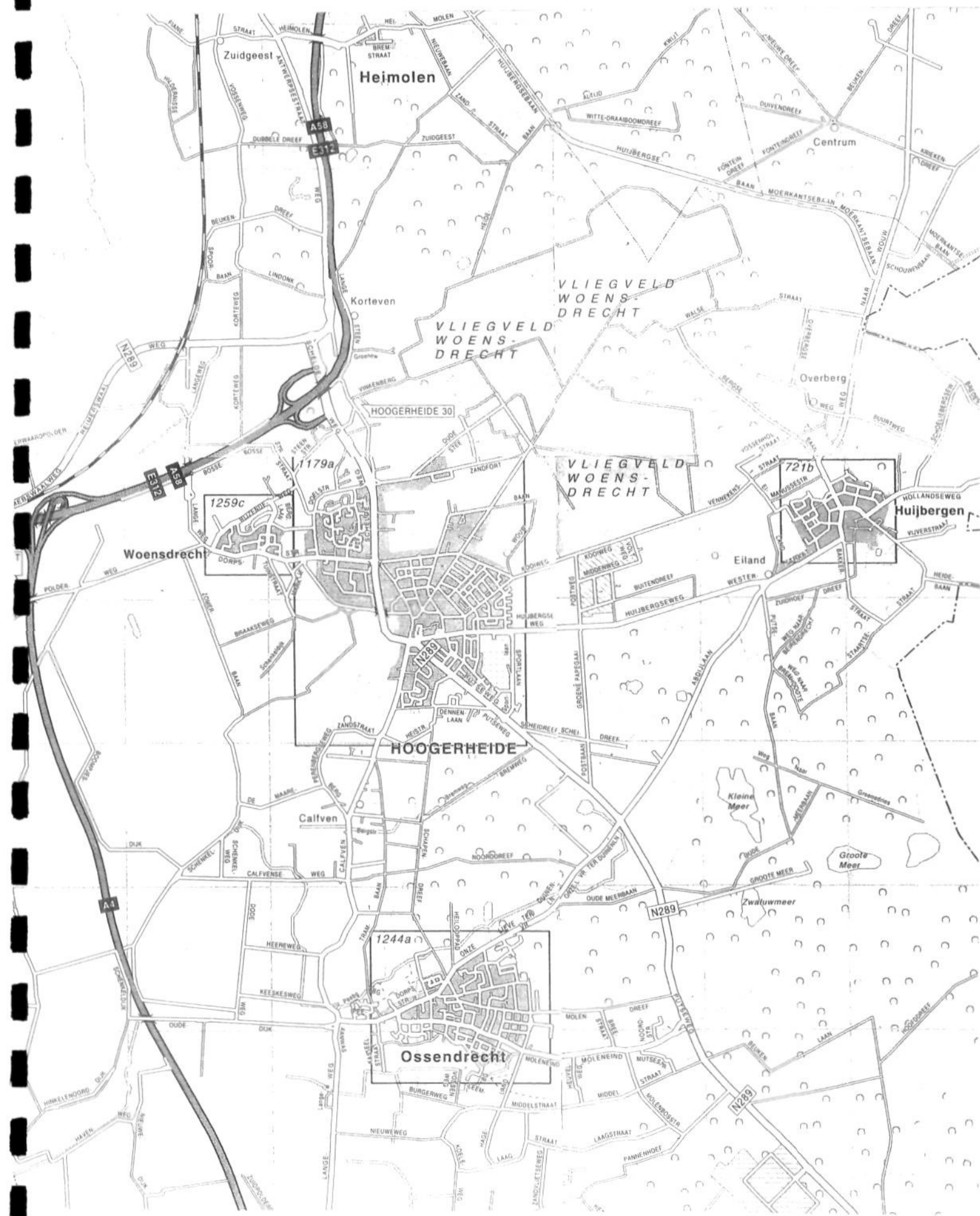
BIJLAGE 1 OPLOSSINGEN UIT DE OMGEVING





BIJLAGE 2 ONDERBOUWING REKENMODEL

STRAATNAMENKAART van GEMEENTE WOENS DRECHT



HOOGERHEIDE

MODELVERKENNING OMLEGGING HOOPERHEIDE

Inleiding

Ten behoeve van een verkenning betreffende de toekomstige omlegging rond de kom van Hoogerheide is door de provincie (bureau VVV) met behulp van verkeersmodelberekeningen een eerste verkenning uitgevoerd naar de zinvolheid van diverse oplossingsvarianten.

Deze modelberekeningen hebben nog niet de kwaliteit die noodzakelijk is voor een tracé- c.q. m.e.r.-studie. Wel zijn ze onderscheidend genoeg om grotere verschillen in oplossingen in beeld te brengen.

Modelbouw

Voor modelberekeningen beschikt de provincie over een provinciaal verkeersmodel, PROMODE genaamd. Dit model is onlangs geaktualiseerd naar het basisjaar 1994.

Voor de situatie rond Hoogerheide is het provinciale model aan de grove kant, aangezien de hele kern Hoogerheide als één gebied wordt beschouwd. Voor de interne verdeling van het verkeer en de uitwisseling met een eventuele nieuwe omlegging schiet het model daardoor te kort. Op het moment dat de modelberekeningen moesten worden uitgevoerd, was uitsluitend de beschrijving van een etmaal beschikbaar.

In verband met de problematiek van de omlegging is door het bureau Diepens en Okkema een lokaal model gemaakt, met als basis een kentekenonderzoek in 1994. Dit is een model dat alleen een avondspits-situatie beschrijft.

Ten behoeve van de modelberekeningen zijn beide beschikbare modellen gecombineerd tot één nieuw verkeersmodel. Aangezien het makkelijker is om een spits-model te vertalen in een etmaalmodel dan andersom is besloten een etmaalmodel te bouwen.

Daartoe is de HB-matrix van het spitsmodel allereerst gespiegeld, opgeteld bij de oorspronkelijke matrix en vervolgens vermenigvuldigd met een factor 5,5. Met deze factor was de afstemming met bekende etmaalintensiteiten op een aantal wegvakken het best. Van deze matrix is alleen het interne verkeer (met herkomst én bestemming in Hoogerheide of Woensdrecht) gebruikt.

Het interne verkeer binnen het provinciale model is buiten beschouwing gelaten. Uit dit model is het externe verkeer (met herkomst óf bestemming in Hoogerheide c.q. Woensdrecht) en het doorgaande verkeer (zowel herkomst als bestemming elders) van Hoogerheide en Woensdrecht gebruikt.

Beide delen (intern vanuit lokaal model; extern en doorgaand vanuit provinciaal model) zijn tot één HB-matrix gecombineerd. Deze leverde na toedeling een redelijk beeld van de verkeersintensiteiten in het gebied.

Voor wat betreft het modelnetwerk is het fijnere netwerk van het lokale model in het grovere netwerk van het provinciale model gehangen. De wegvakgegevens zijn daarbij onveranderd gebleven.

De modelberekeningen zijn gedaan voor de situatie in het basisjaar, d.w.z. ±1994. In een later stadium zou ook een prognose-situatie kunnen worden doorgerekend.

N.B. Het model kan op zich nog beter gefit worden op de verkeerssituatie rond Hoogerheide. Voor deze toepassingen was het model echter van voldoende kwaliteit.

Doorgerekende alternatieven en varianten

Met het gecombineerde model is een drietal alternatieven met ieder een aantal subvarianten doorgerekend. Daarmee wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate zij de problematiek in de kom van Hoogerheide oplossen.

De alternatieven en varianten zijn:

- 1) lange omlegging (route via Huijbergen en van daar af richting Bergen op Zoom/A58):
 - a. zonder maatregelen in de kom van Hoogerheide;
 - b. snelheid in de kom Hoogerheide naar 40km/u
 - c. snelheid in de kom Hoogerheide naar 30km/u
- 2) korte omlegging (aan de oostzijde van Hoogerheide);
 - a. zonder maatregelen in de kom van Hoogerheide;
 - b. snelheid in de kom Hoogerheide naar 40km/u
 - c. snelheid in de kom Hoogerheide naar 30km/u
 - d. met knip ten noorden van Sportlaan;
 - e. met knip tussen omlegging en Sportlaan.
- 3) korte omlegging met extra aansluiting bij Fokker
 - a. zonder maatregelen in de kom van Hoogerheide;
 - b. snelheid in de kom Hoogerheide naar 40km/u
 - c. snelheid in de kom Hoogerheide naar 30km/u
 - d. met knip ten noorden van Sportlaan;
 - e. met knip tussen omlegging en Sportlaan.

In de rest van deze notitie komen de resultaten van de modelberekeningen voor deze alternatieven en varianten aan bod.

Resultaten

Alternatief 1: lange omlegging (via Huijbergen)

Dit alternatief was een suggestie van een bewonersgroepering. Deze lange omlegging zou lopen vanaf de Putseweg, via de Abdijlaan, via een te realiseren korte omlegging Huijbergen en de Moerkantsebaan. Vervolgens zou de weg aansluiten op de A58 aan de zuidkant van Bergen op Zoom. Deze route is verondersteld zodanig te zijn vormgegeven dat een (model)snelheid van 70 km/u is gehanteerd.

De werking van deze alternatieve route is beperkt. In een alles-of-niets toedeling op basis van reistijd wordt weliswaar verkeer op de huidige route van de Putseweg afgeroomd, maar de hoeveelheid is gering. Op deze komtraverse daalt de intensiteit met ca. 1500 mvt, ongeveer 10% van het verkeer. De intensiteit op de Abdijlaan stijgt daardoor naar ca. 2500 mvt, op de Bergsestraat naar ca. 4800. Dit extra verkeer gaat grotendeels door richting Wouwse Plantage i.p.v. de Moerkantsebaan te nemen. Dit ondanks het feit dat de snelheid op de Moerkantsebaan is verhoogd en op de weg naar de Wouwse Plantage enigszins is verlaagd. Blijkbaar is de route via de Moerkantsebaan te ongunstig.

Ook de varianten waarbij de snelheid om de traverse via de Putseweg is gereduceerd naar 40 resp. 30 km/u laten geen ander beeld zien. De intensiteiten zijn nagenoeg hetzelfde. Wel gaat er nu verkeer sluipen door de kom van Hoogerheide.

Om te kijken in hoeverre de snelheidskeuze op de gemodelleerde wegvakken van invloed zijn is ook een zogenaamde stochastische toedeling van het verkeer gemaakt. Hierbij wordt middels een kansverdeling rekening gehouden met perceptie-verschillen van mensen t.a.v. de reistijden.

Naast de algehele daling van de intensiteit op het wegennet van Hoogerheide, resulteert dit ook in een grotere reductie van de intensiteit op de Putseweg. De intensiteit daalt daar met ca. 2500 mvt. De lange omlegging wordt meer gebruikt en ook de route via de Moerkantsebaan wordt intensiever gebruikt, maar nog steeds beperkt: ca. 1600 mvt. Het gebruik van de route via de Wouwse Plantage neemt iets af. De resultaten staan samengevat in tabel 1.

Tabel 1: modelresultaten lange omlegging op enkele wegvakken

Wegvak	Alles-of-niets		Stochastisch	
	Basis	Omlegging	Basis	Omlegging
Putseweg tzv Abdijlaan	16300	16300	14000	14500
Abdijlaan	900	2600	1000	4700
Bergsestraat	3000	5000	3000	6700
Weg naar Wouw tnv Moerkantsebaan	1800	3400	1100	2900
Moerkantsebaan	500	500	500	1600
Scheldeweg tzv Doelstraat	17300	15700	20000	17000

Conclusie: de lange omlegging werkt maar ten dele ontlastend voor de huidige komtraverse Hoogerheide. Ook snelheidsremmende maatregelen op die komtraverse (Putseweg) bieden onvoldoende soelaas. Bovendien is er dan sprake van sluipverkeer door de kom van Hoogerheide. Om dit te weren zouden vrij omvangrijke kommaatregelen nodig zijn.

Het gebruik van de omlegging zelf valt ook tegen. Weliswaar wordt de verbinding naar Huijbergen beter, hetgeen de kom van Hoogerheide een klein beetje ontlast. De intensiteit op de weg naar de Wouwse Plantage neemt echter toe, hetgeen ongewenst is. Om dit tegen te gaan zou de route vrij ingrijpend moeten worden aangepast, waarmee dan ook de verbinding tussen de lokale kernen verslechtert.

Alternatief 2: korte omlegging

Dit alternatief loopt aan de oostkant van Hoogerheide kort om de kern. Er zijn aansluitingen op de Putseweg, de Huijbergseweg en de Scheldeweg. Door de nabije ligging bij Hoogerheide dient de omlegging als alternatief voor de huidige komtraverse en als ontsluiting voor een aantal wijken van Hoogerheide. In het model is de omlegging ingebracht als een weg met een snelheid van 70 km/u. De berekeningen zijn ook hier in eerste instantie met een alles-of-niets toedeling gedaan.

De resultaten van de doorrekening van dit alternatief met zijn verschillende varianten staan in tabel 2. Vergeleken wordt er met de basis-situatie zonder omlegging.

Hierbij moet worden gesteld dat in mindere mate gelet moet worden op de absolute aantallen. Hierin zitten enerzijds onvolkomenheden in de beschrijvende waarde van het model, anderzijds grovere effecten als gevolg van de AON-toedeling.

Tabel 2: modelresultaten korte omlegging op enkele wegvakken (AON)

Wegvak	Basis	Korte omlegging				
		Basis	40 km/u	30 km/u	Knip tnv Sportlaan	Knip tzv Sportlaan
Moerkantsebaan	494	494	494	494	494	494
Weg naar Wouw	1828	1342	1342	1342	1342	1342
Bergsestraat	3052	2609	2609	2609	2609	2609
Abdijlaan	902	467	467	467	467	467
Putseweg tzv Sportlaan	16342	16314	16297	16271	16165	16162
Omlegging tzv Huijbergseweg	-	13673	13693	13693	14394	15981
Omlegging tnv Kooiweg	-	13694	14325	14325	13714	14114
Omlegging noordelijk deel	-	13694	14325	14325	13714	14114
Westerstraat	3557	4027	4027	4030	4027	4027
Huijbergseweg	3557	4772	5097	5100	5473	6660
Putseweg tnv Sportlaan	15533	2274	2237	2211	-	0
Scheldeweg tnv Duinstraat	17343	4253	3764	3761	4233	4233
Duinstraat	1663	1688	1688	1688	1688	1688
Scheldeweg tnv Zandfort	18280	5365	5077	5093	5468	5868

Uit de tabel blijkt dat de werking van de omlegging vooral invloed heeft om de huidige komtraverse. De intensiteit daarop daalt fors, ook bij de basisvariant van de korte omlegging. De omlegging zelf neemt rond de 14000 mvt voor zijn rekening (jaar 1994). Een weg die nadelig beïnvloed wordt door de omlegging is de Huijbergseweg. Door de aansluiting op de omlegging gaat deze weg functioneren als een ontsluitingsweg voor een deel van Hoogerheide. Zoals te verwachten is dit effect het sterkst bij een knip in de huidige komtraverse net ten noorden van de geplande omlegging.

Verder is te noemen als positief effect de daling van de intensiteit op de wegen oostelijk van de omlegging. Het verkeer op de routes via Huijbergen neemt af.

De verkeerssituatie blijkt ook behoorlijk stabiel te zijn. De snelheidsremmende maatregelen zijn slechts in de marge van invloed op de verkeersintensiteiten. Zelfs de knip in de komtraverse via de Putseweg heeft in beide varianten betrekkelijk weinig effect. Hieruit blijkt dat de korte omlegging op zichzelf een positieve werking heeft.

Conclusie: de korte omlegging werkt. Het primaire doel, het beperken van het verkeer op de komtraverse, wordt bereikt, ook zonder aanvullende maatregelen in de kom. Ook heeft het een positieve invloed op de wegen rond de kern Huijbergen. Nadelig effect is de toename van de

verkeersintensiteit op de Huijbergseweg, de route die aansluit op de omlegging en daarmee meer als ontsluitingsweg gaat functioneren.

N.B. Bij dit alternatief is nog niet gekeken naar de invloed van een afwijkende snelheid, bijv. middels een stochastische toedeling of door een lagere modelsnelheid op de omlegging.

Alternatief 3: korte omlegging met extra aansluiting bij Fokker

Dit alternatief wijkt nauwelijks af van alternatief 2; aan de noordzijde van de omlegging is een extra aansluiting gepland als ontsluiting van Fokker. In de modelberekeningen is dit ingebracht als een extra mogelijkheid voor de verkeerszone daar om via de omlegging te rijden.

Gezien de beperkte verandering ten opzichte van alternatief is de verwachting dat de resultaten ook weinig zullen afwijken. Tabel 3 geeft een overzicht van die resultaten.

Tabel 3: modelresultaten korte omlegging met aansluiting Fokker op enkele wegvakken (AON)

Wegvak	Basis	Korte omlegging				
		Basis	40 km/u	30 km/u	Knip tnv Sportlaan	Knip tzv Sportlaan
Moerkantsebaan	494	494	494	494	494	494
Weg naar Wouw	1828	1342	1342	1342	1342	1342
Bergsestraat	3052	2609	2609	2612	2609	2609
Abdijlaan	902	467	467	467	467	467
Putseweg tzv Sportlaan	16342	16332	16315	16289	16183	16180
Omlegging tzv Huijbergseweg	-	13691	13711	13711	14412	15999
Omlegging tnv Kooiweg	-	14943	15574	15574	14797	15363
Omlegging noordelijk deel	-	15430	16061	16061	14427	15850
Westerstraat	3557	4106	4106	4106	4106	4106
Huijbergseweg	3557	4834	5159	5162	5369	6722
Putseweg tnv Sportlaan	15533	2274	2237	2211	-	0
Scheldeweg tnv Duinstraat	17343	4319	3830	3827	4233	4299
Duinstraat	1663	0	0	0	957	0
Scheldeweg tnv Zandfort	18280	5657	5369	5385	4737	6160

Tabel 3 laat zien dat alternatief 3 nauwelijks anders werkt als alternatief 2. Het belangrijkste verschil is te zien op de omlegging zelf, die bij alternatief 3 in geringe mate meer gebruikt wordt. Als gevolg hiervan neemt de verkeersdruk op de Huijbergseweg ook iets toe. Door de extra aansluiting bij Fokker wordt de Duinstraat nauwelijks meer gebruikt. Hier speelt nog wel het feit

dat een AON-toedeling dergelijke extremen kan laten zien. In werkelijkheid zal het verkeer ook de Duinstraat blijven gebruiken, zij het in beperkte mate.

Conclusie: alternatief 3 werkt eigenlijk vergelijkbaar met alternatief 2. Door de extra aansluiting bij Fokker wordt de omlegging iets intensiever gebruikt.

N.B. Bij dit alternatief is eveneens nog niet gekeken naar de invloed van een afwijkende snelheid, bijv. middels een stochastische toedeling of door een lagere modelsnelheid op de omlegging.

Totale conclusie

De drie doorgerekende alternatieven hebben alle een reducerend effect op het verkeer op de huidige komtraverse via de Putseweg. Echter: de lange omlegging via Huijbergen leidt slechts tot een geringe afname van de verkeersintensiteit, terwijl het sluipverkeer richting Wouwse Plantage toeneemt. Bovendien zijn aanvullende maatregelen in Hoogerheide nodig om de omlegging beter te laten werken, maar ook om sluipverkeer door de kom van Hoogerheide te voorkomen. De alternatieven van de korte omlegging daarentegen laten een fors verkeersreducerend om de huidige komtraverse zien, terwijl aanvullende (snelheids)remmende maatregelen niet echt nodig lijken.

Al met al lijken de verschillen dermate groot dat de lange omlegging eigenlijk geen reëel alternatief is.

BIJLAGE 3 VERKLARENDE WOORDENLIJST

Verklarende woordenlijst

<i>Alternatief</i>	Een wijze waarop het voornemen (aanleg van de randweg Hoogerheide) kan worden uitgevoerd.
<i>Barrièrewerking</i>	Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière vormen om over te steken.
<i>Bevoegd Gezag</i>	In de onderhavige procedure vormt de gemeente Woensdrecht het bevoegd gezag; zij beslist over de inhoud van het bestemmingsplan.
<i>Commissie m.e.r.</i>	Commissie voor de Milieueffectrapportage: deze bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. De Commissie m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst de MER op juistheid en volledigheid.
<i>Compenserende maatregel</i>	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te compenseren.
<i>Duurzame ontwikkeling</i>	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen ook in hun behoefte te voorzien.
<i>Ecologische hoofdstructuur</i>	Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden (beleid uit het Nationaal Natuurbeleidsplan).
<i>Emissie</i>	Uitstoot of lozing van een stof of geluid.
<i>Foerageergebied</i>	Onderdeel van een leefgebied van een diersoort, waarbinnen het voedsel zoekt.
<i>Groene Hoofdstructuur</i>	Gebieden waar aan aanwezige of te ontwikkelen natuurwaarden zoveel mogelijk prioriteit wordt toegekend (beleid uit het Streekplan Noord-Brabant).
<i>Groepsrisico</i>	Kans op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers in de omgeving van de weg waarop gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
<i>Individueel risico</i>	Kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een verkeersongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen
<i>Initiatiefnemer</i>	Diegene die het initiatief neemt tot het starten van een m.e.r.
<i>Inpassingsgebied</i>	Gebied waarin de ingrepen mogelijk zullen plaatsvinden.

<i>Lokaal verkeer</i>	Verkeer dat herkomst of bestemming heeft in de woon/werkgebieden
<i>Mitigerende maatregel</i>	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.
<i>Ontsluiting</i>	Aanduiding voor de mate waarin een locatie is aangesloten op het wegennet.
<i>Richtlijnen</i>	Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.
<i>Variant</i>	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief.
<i>Verkeersafwikkeling</i>	De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.
<i>Verkeersintensiteit</i>	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald punt van een weg passeert.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Noord-Brabant
Project	: Startnotitie
Dossier	: M1253-21.004
Omvang rapport	: 33 pagina's
Auteur	: ing. K.J. Komdeur
Bijdrage	: drs. A. de Feijter
Projectleider	: ir. J. van Dijk
Projectmanager	: drs. H. R. J. van Maanen
Datum	: augustus 1998
Autorisatie	: (drs. H. R. J. van Maanen) 
